

João Figueira de Sousa

Os portos e as frentes-de-água nas ilhas de pequena e média dimensão



The Ports and Waterfronts of Small and Medium-Sized Islands

João Figueira de Sousa

The unique characteristics of small and medium-sized islands lend a special quality to the relationship between their ports and cities, which serves as the theme for this edition of *Portus*. Despite the diversity of situations, their historical, geographical, sociological, and urbanistic features are the evident factors to be analysed taken into account in the study of this relationship and in the urbanistic interventions in the port areas or along the island waterfronts in general. At the outset, some of the main features of insular territories stand out: their location in an aquatic environment entirely surrounded by water, their size and the greater or lesser degree of isolation they face, and in the case of archipelagos, a fragmented, scattered territory. For centuries, the geographic location and the characteristics of navigation meant that many islands were used as bases for military control and safeguarding commercial shipping routes, while at the same

As características singulares das ilhas de pequena e média dimensão conferem uma particularidade especial à relação entre os portos e as suas cidades que justificou o tema deste número de *Portus*. Apesar da diversidade de situações, destacam-se as particularidades históricas, geográficas, sociológicas e urbanísticas que devem ser devidamente analisadas e tidas em conta na análise desta relação e nas intervenções de natureza urbanísticas nas áreas portuárias ou nas frentes de água insulares em geral. Desde logo, sublinham-se algumas das principais características dos territórios insulares: a localização em pleno meio aquático totalmente rodeados por água, a morfologia, a dimensão e o maior ou menor isolamento a que estão sujeitos, e a fragmentação e a dispersão territorial no caso dos arquipélagos.

Durante séculos a localização geográfica e as características da navegação determinaram que muitas ilhas fossem utilizadas como bases para o controlo militar e a segurança das rotas comerciais e, simultaneamente, para apoio às frotas e às tripulações.

Muitas ilhas e arquipélagos tornaram-se importantes “sítios portuários”, numa época em que nem sempre era nítida a distinção entre as ilhas, as aglomerações urbanas e os portos.

Historicamente os portos desempenharam uma função essencial para as ilhas e as populações insulares, constituindo uma porta para o resto do mundo e assumindo na sua plenitude a função de *gateway* atribuída a estas infraestruturas. Era através dos portos e dos navios que partiam e chegavam os passageiros e as mercadorias necessárias ao abastecimento local, mas também as notícias do resto do mundo, ao mesmo tempo que se desenvolviam uma série de actividades comerciais e de serviços associadas à actividade portuária e à navegação. Do ponto de vista sociológico e paisagístico podemos falar de um ambiente próprio das cidades portuárias insulares, associado, por exemplo, à chegada ou à partida dos paquetes e dos navios de mercadorias, às sirenes das embarcações e aos movimentos de embarque e desembarque dos passageiros. Embora alguns destes aspectos possam fazer parte de uma certa nostalgia de tempos passados, a verdade é que ainda hoje o mar e os portos têm um significado especial para a maioria das populações insulares e estes aspectos não podem ser ignorados quando se analisam as questões associadas às relações entre os portos e as cidades ou quando se desenvolvem planos e projectos de intervenção para as frentes marítimas das ilhas. A diversidade geográfica das ilhas associada às suas características ambientais e paisagísticas favoreceram a sua valorização económica e contribuíram para o desenvolvimento de uma diversidade de actividades e serviços associados ao turismo e ao lazer, que tem sido os principais responsáveis pelas alterações nas frentes-de-água das ilhas.

time, they provided support to the fleets and their crews.

Many of the archipelagos became important port sites, at a time when there was not always a clear distinction made between the islands, their urban settlements and the ports. Historically, the ports had an essential function for the islands and their inhabitants, serving as a doorway to the rest of the world and performing, in the fullest sense of the word, the function of gateway attributed to these infrastructures. It was through the ports and the ships that passengers and goods needed to supply the local population came and went, along with news of the world. At the same time, a series of commercial activities and services associated to ports and shipping was being developed. From the sociological and landscape point of view, we can speak of an atmosphere that is peculiar to the insular port cities, associated, for example, with the arrival and departure of steamers and merchant ships, to the sirens of the vessels and the movement of passengers embarking and disembarking. Although some of these aspects might belong to a certain nostalgia for by-gone days, the truth is that even today, the sea and the ports hold a special meaning for the majority of the inhabitants of islands and these aspects cannot be ignored when questions regarding the relationships between ports and cities are analysed, or when plans and intervention projects are drawn up for the seafronts of the islands. The geographical diversity of the islands, linked to the characteristics of their environment and landscape, aided their economic growth and contributed to the development of a diversity of activities and services related to tourism and leisure, which have been the main reasons for changes in the islands' waterfronts.

As for the ports, besides their importance in the mobility of goods and persons at a local, regional, and even international level, many islands have experienced the development of tourist cruises and as a result, they have adapted their maritime and urban infrastructures, in order to receive the new ships and their passengers. A frequent concern in these interventions is related to the improvement of the integration between the port and the city, and to questions of a functional and architectural nature.

Another important aspect is the coexistence of port activities with an important historical and natural heritage, and the balance between them is sometimes put at risk as a result of increased pressure from tourism and urbanism found along the waterfronts of the islands, as is true in other places, also.

The urbanisation of the maritime fronts of the small- and medium-sized islands should adhere to the goals, principles, criteria and methodologies of design that vary with the topography of the island, the location of the port in relation to the urban centre and the greater or lesser distance between them, among other factors.

One of the main conclusions that can be made from this set of articles is that, as is true in other territories, there is a sharp increase in the trend to urbanise the insular maritime fronts, associated with the growth of coastal settlements, many times resulting from tourism and leisure activities. In this context, the importance of the planning processes and the criteria to be followed in urbanistic projects is underscored, along with a respect for the conditions of each location and the role of the local and/or port authorities.

The introductory articles are of a general nature and deal with questions on the port restructuring and the maritime heritage in Portugal.

After the cases of Spain and Italy, in this edition we consider the port restructuring carried out in Portugal in the 90s, which was basically centred on port operations and port work. As can be deduced from the reading of the text, despite the fact that important changes have been made and results have been achieved, and although there is still some work in progress, the road ahead to the reorganisation and competitiveness of the national port system is still a long one.

Paralelamente à importância que os portos assumem na mobilidade de bens e pessoas a nível local, regional e mesmo internacional, tem-se assistido, em muitas ilhas, ao desenvolvimento da actividade dos cruzeiros turísticos e à consequente adaptação das suas infraestruturas, marítimas e urbanas, por forma a acolher os novos navios e passageiros. Uma preocupação frequente nestas intervenções relaciona-se com a melhoria da integração entre o porto e a cidade e com as questões funcionais e arquitectónicas.

Outro aspecto importante é a coexistência da actividade portuária com um importante património histórico e natural, cujo equilíbrio é por vezes posto em causa em resultado do aumento da pressão turística e urbanística que se verifica nas frentes-de-água das ilhas, à semelhança do que acontece noutros territórios. A urbanização das fachadas marítimas das ilhas de pequena e média dimensão, devem de obedecer a objectivos, princípios, critérios e metodologias de desenho que variam, entre outros aspectos, com a superfície da ilha a localização do projecto em relação ao núcleo urbano e a maior ou menor proximidade e relação com o porto.

Uma das principais conclusões que se pode retirar do conjunto dos artigos é que, à semelhança do que se acontece noutros territórios, verifica-se um tendência acentuada de urbanização das fachadas marítimas insulares, associada ao crescimento dos aglomerados costeiros, muitas vezes resultado da actividade turística e de lazer.

Neste contexto é sublinhada a importância dos processos de planeamento e dos critérios a respeitar nos projectos urbanísticos, o respeito pelas condições de cada sítio e o papel das autoridades locais e/ou portuárias.

Nos artigos introdutórios são abordadas as questões da reestruturação portuária e do património marítimo em Portugal.

Depois dos casos de Espanha e Itália, foi a vez de abordarmos a reestruturação portuária realizada em Portugal na década de 90 e que incidiu, essencialmente, sobre a operação e o trabalho portuário. Como se pode deduzir da leitura do texto, apesar das importantes alterações e dos resultados obtidos, juntamente com algum trabalho que tem vindo a ser desenvolvido, existe ainda um importante caminho a percorrer para a reorganização e a competitividade do sistema portuário nacional.

Mais de 200.000 turistas visitam todos os anos a ilha da Madeira em navios de cruzeiro. O Porto do Funchal possui uma localização privilegiada, estando integrado na inesquecível Baía do Funchal e no belíssimo anfiteatro que a envolve. More than 200,000 tourists reach the island of Madeira every year on a cruise ship. The Port of Funchal is located in a very privileged position, with its spectacular bay and the natural environment